

PCC 2000
Eerste opname
gedaan in brug-
ge.
Let op de wie-
len zijn er
nog niet ge-
plaatst, tevens
eerste foto
verschenen in
de G.V.A.

Foto
Hooyberghs.

K.O.S.I.V.A
Afdeling Cultuur.
Geïnteresseerden Openbaar Vervoer.

Maandblad.
Bestuursleden.

Jaargang 1

Voorzitter.& Penningmeester.
E.van de Weyer.
J.Pauwelstr 152
2710 Hoboken
Tel. 28.91.24
-Algemene Informatie.

Sekretaris.
J.Hooyberghs
A.Nobellaan 5 bus 11
2710 Hoboken
Redaktie
Archieven
Foto's
Maandblad
Algemene informatie.

Onder Voorzitter.
Truyens Fe
K.van Manderstraat 4/H13
2050 Antwerpen
Tel 19.19.69.
Algemene informatie

Petit J
Ijskelderstraat 62
2710 Hoboken
Algemene informatie

Niets uit deze uitgave mag onder eender welke vorm worden overgenomen
zonder schriftelijke toestemming van de redaktie.

G-O-V

EEN VERENIGING

VOOR U EN

DOOR U

ONTVANGER DEEL 2

ANDUIDING DER UREN OP DE VERBINGSBRIEFJES.

De uren moeten op de volgende wijze aangeduid worden:

De eerste 15 minuten teekent de ontvanger de uur af, en de laatste 15 minuten de volgende uur.

Dus 11.15 ure moet afgetekend worden 11. ure

11.20 ure moet afgetekend worden 11.1/2ure

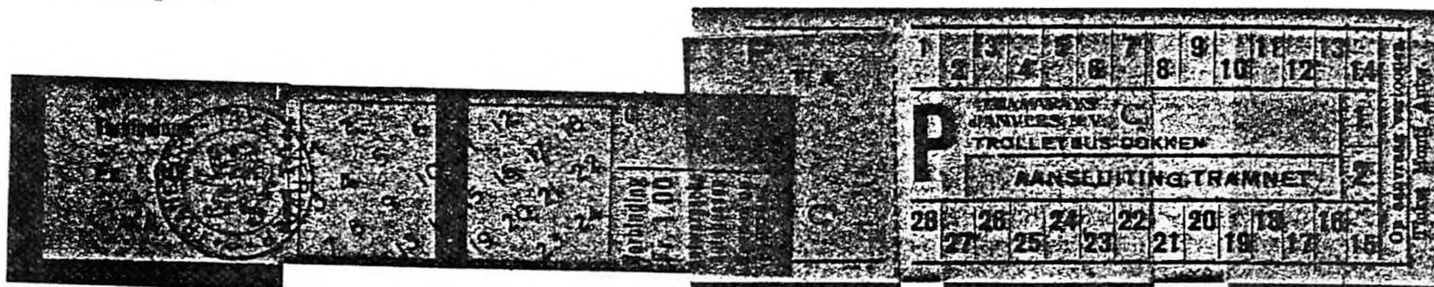
11.40 ure moet afgetekend worden 11.1/2ure

11.45 ure moet afgetekend worden 12. ure

DE REIZIGERS HEBBEN HET RECHT VAN MET EENEN VERBINDINGSHAART.

Afgeleverd door de lijn	Om zich te begeven naar de	Volgens hunne keus te nemen de lijn	Met verandering van rijtuig aan de
Leien	Meirplaats	Berchem Leemstraat	Bank
d°	Groenplaats Statie	Schyn Statie	Teniersplaats
d°	Melkmarkt Bisschopstraat	Borgerhout Ommeganckstr	Gemeenteplaats
Statie Schijn Leemstraat	Minderbroederstr	Park Berchem	Meirplaats
Statie schijn	Bank	Park Berchem Leemstr	d°
Berchem Park Leemstraat	Statie Groenplaats	Statie Schyn	d°
Hoboken Wilryck	Statie	Statie Schyn	Groenplaats
Berchem park	Bisschopstraat	Borgerhout Ommeganckstr	Korte Niewstr
Statie	Kronenburstr	Schyn Hoboken	Groenplaats
Wilryck	d°	Schyn Hoboken	Lombaardvest
Ommeganckstr	Kerkstraat	Schyn Borgerhout	Carnotstraat

De rijtuigen die bij uitzondering, om hunnen dienst te beginnen, gebruik maken van eene andere lijn dan deze waarvoor zij bestemd zijn, mogen op die reis verbinding geven voor hunne eigen lijn. In dit geval moet het afgeleverd briefje getekend worden met eene D (dépôt).



Bij voorbeeld: 's morgens komende uit het dépôt van Pothoek mogen de rijtuigen van burgerhout verbinding geven voor burgerhout tijdens de reis van de Pothoek naar de Carnotstr.

's avonds bij het binnenrijden moeten de rijtuigen reizigers opnemen voor het gedeelte dat zij doorloopen van af het punt waar zij hunne lijn verlaten, tot aan het dépôt, mits de prijs te rekenen als of er verandering van rijtuig geschiedde: zoo, b.v. reizigers, die aan de statie stappen op een rijtuig van burgerhout dat binnenrijdt moeten eene verbindingskaart van 15centiem betalen. Stappen zij aan de Herkstraat op het rijtuig betalen zij enkel een rechtstreeks briefje.

De verbindingskaartjes zijn niet meer geldig na middernacht. De ontvangers moeten zooveel mogelijk vermijden verbindingskaartjes af te leveren wanneer het aan de reizigers moeilijk zou zijn deze briefjes nog voor middernacht te benuttigen. Indien de reiziger aandringt zal het verbindingskaartje hem afgeleverd worden, maar de ontvanger zal het teekenen met eene groote A (averti-verwittigd).

De reizigers hebben geen recht met eene verbindingskaart eene reis "heen en weer" te doen.

Als zoodanig worden aanzien de reis: langs de linies Berchem en Statie tusschen de harmonie en de meirplaats.

Langs de linies Kaaien en Leien tusschen de Zuidstatie en de Rijnplaats.

Langs de linies Statie en Park tusschen de Meir en de Leopoldsbrug.

Langs de linies Leemstraat en Park tusschen de Meirplaats en de Zurenborstraat.

Langs de linies Berchem en Wilrijck tusschen de Mechelscheplein en de Prins Albertlei (Kraanstraat).

Langs de linies Park en Omeganckstraat tusschen de Dageraadplaats en de Kathelynevest (Nieuwstraat).

Langs de linies Leien en Schijn tusschen de Zuidstatie en de Tenierplaats.

Langs de linies Schijn en Kaaien tusschen de Zuidstatie en de Pothoekstraat.

Wanneer een reiziger verbinding vraagt voor een dezer reizen zal het briefje na de verandering van rijtuig maar geldig zijn tot aan een der volgende grenspunten:

Het steen, en de Bank, de Statie, het Gerechtshof.

De Loosplaats, de Leopoldslei (voor de linie Leemstraat verbinding met het Park) en de Groenplaats, (voor de linie Schijn verbinding met de Leien).

De verbindingskaartjes die slechts tot aan eendezer grenspunten geldig zijn moeten met een kruis geteekend worden.

Wochtans moet het briefje slechts met een kruis geteekend worden wanneer de reiziger vóór het grenspunt der eerste linie op het rijtuig gestapt is; stapt hij er op aan het grenspunt zelf moet het briefje geen kruis dragen.

De volgende verbindingen mogen niet aangenomen worden door de ontvangers van het tweede rijtuig, daar zij enkel eene reis "heen en weer" kunnen voor doel hebben:

Verbinding met de linies Berchem en Leemstraat tusschen de Meirplaats en de Bank.

Verbinding met de linies Berchem en Park tusschen de Minderbroederstraat en de Bank.

Verbinding met de linies Schijn en Hoboken tusschen de Kronenburgstraat en de Groenplaats.

Verbinding met de linies Schijn en Statie tusschen de Groenplaats en de Statie.

Verbinding met de linies Onneganchestraat en Borgerhout tusschen de Carnotstraat en de Melkmarkt.

Dus bij voorbeeld:aan de Bank in de Richting van de Meir,nemen de rijtuigen van Berchem geen verbindingskaarten aan,der linie van de Leemstraat of van het park.

Aan de Minderbroedersrui in de richting van de Bank nemen de rijtuigen van Berchem geen verbindingskaarten aan van de linie van het Park, enz.

AANDEUIDING OP DE KOEPONS.

Alle aanduidingen waarvan hierboven spraak is moeten gedaan worden met blauw potlood bij het heenrijden 't is te zeggen wanneer de rijtuigen naar de haven rijden,en met rood potlood bij het terugkeeren 't is te zeggen als zij zich naar den buiten begeven.

Op de Leien wordt het rood potlood gebruikt wanneer het rijtuig naar de Zuidstatie rijdt en op de Kaaien wordt het rood potlood gebruikt wanneer het rijtuig naar de pothoek rijdt.

Het is aan den ontvanger verboden een teeken dat hij op het briefje zou gedaan hebben,zelfs bij missing uit te vagen.

Voor de verbindingskaarten is het enkel toegelaten ze geldig te maken op de hierboven aangewezen manier.(bladz 8 en 9).

REIZIGERS ZONDER GELD.

Indien een reiziger verklaart zijn gel vergeten te hebben en er geene redenen zijn om de waarheid van zijne bevestiging te verdenken,zal de ontvanger hem zijn naam en woonplaats vragen;indien de reiziger hem dit geeft zal hij hem gratis een briefje afleveren en ervan een verslag bezorgen op het bureel.Indien de reiziger weigert zijnen naam te geven of indien er bedrog te vreezen is,moet de ontvanger de weerspannige reiziger aan den naasten stilstand van het rijtuig doen stappen,bij voorkeur met de hulp der politie.

De verdoolde reizigers moeten gratis tot aan den volgenden stilstand vervoerd worden alwaar de ontvanger hun den weg moet wijzen.

Indien deze reizigers voorzien zijn van eene verbindingskaart,moet de hoek er niet afgescheurd worden opdat de reiziger ze nog kunne gebruiken op de lijn waarvoor zij afgeleverd geweest is;dit nochtans slechts in geval de reiziger aan de eerstvolgende stilstand het rijtuig verlaat,indien hij verder doorrijdt moet hij den prijs zijner reis betalen.Het is verboden weerspannige of verdoolde reizigers te doen afstappen terwijl het rijtuig in gang is.

VRIJ VERKEER,ABONNEMENTEN EN DIENSTKAARTEN.

Deze moeten regelmatig nagezien worden.Het antwoord van den reiziger "parcour" "service" "abonné" of 't zij gelijk welk ander in dien aard volstaat niet,indien de reiziger door den ontvanger niet gekend is moet deze hem zijne kaart toonen.De kaarten der werklieden van de maatschappij moeten bijzonder nagezien worden de eerste dagen van iedere maand; hetzelfde voor de schoolabonnementen.

De werkmansgetuigschriften moeten zeer dikwijls nagezien worden.

De kaarten der werklieden van de maatschappij den zegel der vorige maand dragende blijven geldig tot de 1^o der volgende maand 's avonds; zoo blijven de kaarten voor januari afgeleverd geldig tot 1^o februari 's avonds,enz.

BRIEVENDRAGERS, TELEGRAMDRAGERS, TELEPHOONBEDIENDEN, MILITAIRE BRIEVENDRAGERS.

Getal dezer bedienden op het rijtuig toe te laten:

Linie Leien	
" Statie	5 brievendragers
" Hoboken	2 Telegramdragers
" Berchem	1 Telefoonbediende
" Leemstraat	2 Militaire brievendragers
" Borgerhout	

Linie Schijn	
" Wilrijck	3 Brievendragers
" Park	2 Telegramdragers
" Omeganckstraat	1 Telefoonbediende
" Waas	2 Militaire brievendragers
" Zuidkaaien	

De brievendragers en de telegramdragers moeten in dienstkleedij zijn; en voorzien zijn van hunne brieventasch, sacocche of zak; de plaatsvervanger moeten bij gebrek aan dienstkleedij de dienstklak dragen en voorzien zijn van eene eenzelvigheidskaart. De militairen en vreenden die bij uitzondering den dienst van brief of telegramdrager zouden doen, moeten van eene eenzelvigheidskaart en van eene brieventasch, of sacocche voorzien zijn. De telefoonbedienden moeten de dienstklak dragen en voorzien zijn van de eenzelvigheidskaart die hun door het beheer der Telegraphen wordt afgeleverd om toegang te bekomen bij de geabonneerden. De brief en telegramdragers, werklieden en voorloopige bedienden hiervoren bepaald mogen slechts plaats nemen binnen in het rijtuig indien er op de platforms geene plaats meer is.

Op aanvraag der ontvangers moeten zij hunne plaats binnen in het rijtuig afstaan aan de reizigers die zich op de platforms bevinden. Het is hun verboden op het tramrijtuig te rooken.

Bij haastige gevallen is het getal telefoon bedienden op de rijtuigen toe te laten gebracht op 3, indien het getal brieven of telegramdragers niet bereikt is.

STADSBEDIENDEN, POLITIE, KAALAGENTEN, BOODSCHAPPERS VAN HET STADHUIS, STADSKASSEERDERS.

Deze bedienden moeten in dienstkleedij zijn. Op deze voorwaarde worden zij gratis op de rijtuigen toegelaten maar slechts ten getalle van 2. Gebruikelijk plaatsen deze bedienden zich op het voorbalcon, doch op hun aandringen mag de ontvanger hun toestaan plaats te nemen op het achterbalcon, doch slechts van binnen in het rijtuig indien er buiten geen plaats meer is.

De stadsbedienden moeten altoos hunne plaats afstaan aan den reiziger die ze verlangt.

DIENSTBLAD. (FEUILLE DE ROUTE).

Des morgens voor dat de ontvangers hunne dienst beginnen moeten de eerste nummers hunner coupons en de serie letters op hunne feuille de route, alsook de eerste nummers in de kolon der afrekeningen, en hunnen naam en nummer IN INKT ingeschreven zijn.

Het dienstblad moet met zorg en juist ingeschreven worden het moet aanduiden: het nummer van het rijtuig, de datum, de serieletters der af te leveren briefjes, de vertrekuren, de naam en het nummer van den wattman, de naam en het nummer van den ontvanger.

De aanduiding die bij missing verkeerd ingeschreven zouden zijn, mogen noch uitgevaagd noch overschreven, maar moeten doorgeschrapt worden en op de volgende linie ingeschreven worden.

BETREKKINGEN MET DE REIZIGERS.

De ontvangers zullen de hand houden opdat de reizigers den wattman niet aanspreken op de rijtuigen, niet eten of drinken en in de gesloten rijtuigen niet rooken. De ontvangers moeten beleefd zijn tegenover de reizigers zelfs indien deze het niet zouden zijn; alle onnuttige samenspraak en bijzonderlijk het twisten moet vermeden worden.

Nooit mag er door de bedienden geweld gebruikt worden tegen eenen weerspannigen zelfs dronken zijnde persoon, maar de hulp der politie moet gevraagd worden om weerspannige of dronken reizigers van het rijtuig te doen stappen.

Wordt vervolgd



~ 1920 ~

TRAMWAGENS UIT DE TWINTIGER JAREN.

Even voorstellen : 467 tot 521.

Dat waren de wagennummers van de 46 tramwagens die in de twintiger jaren hun intrede deden in het Antwerpse stadsbeeld.

De eerste vijftien werden gebouwd in 1920, de andere in 1924-1925. Elk rijtuig had twee moteren van 33 PK.

In de loop der tijden werden ze omgebouwd tot éénrichtingswagens met gesloten balkons. Het was op deze wagens dat het "doorstroomsysteem" met zittende ontvanger werd ingevoerd.

De reizigers dienden langs de achterste deur in te stappen. Uitstappen gebeurde langs de voorste deur. Donkerbruine pijlen met gele aanduidingen "INGANG" en "UITGANG" werden respectievelijk rechts van de achterdeur en links van de voordeur geschilderd. Dit alles gebeurde nadat de trammaatschappij reeds in 1934 beproefd had, de reizigers langs de voordeur te laten instappen. Toen werd de achterdeur als uitgang gebruikt. Toen ondervond men dat vele reizigers graag op het voorbalcon bleven staan zodat men ten slotte tot de eerstgenoemde methode zijn bevlucht nam.

Omdat sommige reizigers toch dachten dat men ook kon opstappen langs de voordeur, niettegenstaand de pijl "UITGANG" aanduidde, schilderde de trammaatschappij de aanduiding "GEEN INGANG" op de instaptreden onder de voordeur.

Vóór de oorlog verdienden deze trams hun sporen op de lijnen 2, 8 en 24.

Af en toe vielen er ook stukken. Zo ramde in oktober 1929 een vrachtwagen de "517" op lijn 24 ("Schoonselhof-Middenstatie") ter hoogte van de Amerikalei. Gelukkig bleef alles beperkt bij zware stoffelijke schade.

Even na de oorlog, in de nacht van 31 augustus op 1 september 1946 reden twee U.S. Army-soldaten met hun vrachtwagen in op de "504" met aanhangwagen. Plaats van het onheil : Jan Van Rijswijcklaan ter hoogte van de benzine-bevoorradingplaats.



De "groene" van lijn 2 die volledig bezet was, had de vrachtwagen zien aankomen op zijn baanvak (rijdend in tegengestelde richting) en stopte. De vrachtwagen reed ruim anderhalve meter in de tram. Drie reizigers werden hierbij gedood en verschillende werden ernstig gekwetst : het ergste ongeval uit de Antwerpse tramgeschiedenis maar ook het enige met doden op het rijtuig.

Rond Allerheiligen 1956 reden de hogergenoemde rijtuigen voor de eerste keer op de lijn 4. De reden? Lijn 12 had rijtuigen nodig met twee bestuurdersposten, want ze werd voor een week verlengd tot het Schoonselhof met het oog op het kerkhofbezoek.

Een tijdelijke film "4 : Hoboken-Groenplaats" werd aangebracht tot na Allerheiligen, dan waren ze weer lijn 12.

In 1957 kwamen ze regelmatig op lijn 4 rijden (bij de afbraak van de 100- en 200-wagens). Daar werd op dinsdag 8 april 1958 de "507" tegenover het zwemdok aangereden door een zware Luxemburgse vrachtwagen. Het voorbalcon werd volledig vernield.

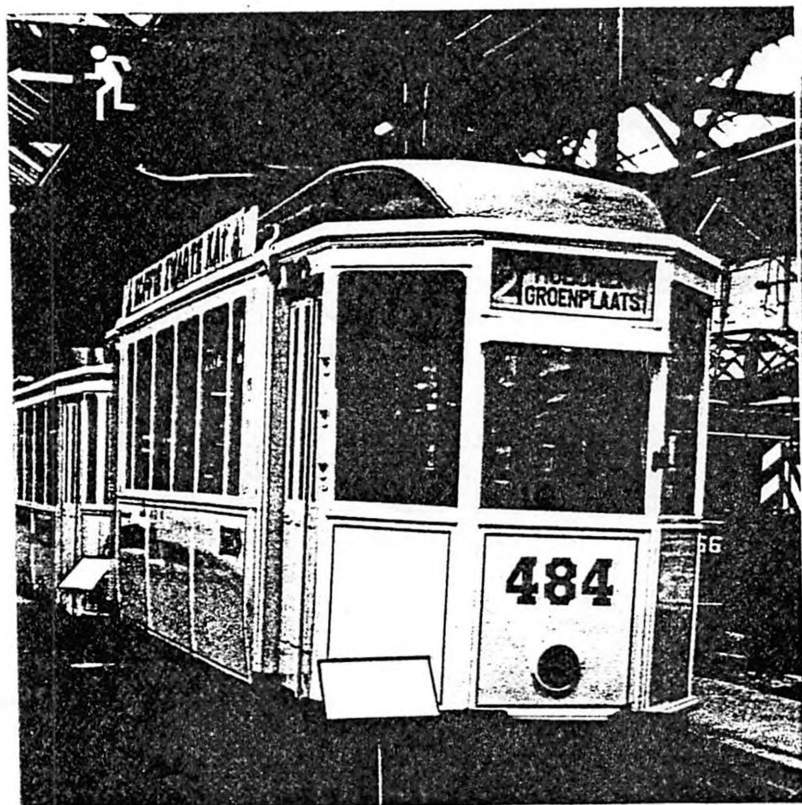
In 1965 brachten ze enkele maanden door op lijn 24, maar dan gingen ze weer terug naar hun heimat-lijnen 2, 4 en 8. Zelden zag je ze nog op lijn 12. Wel werden ze gesignaleerd op lijn 1.

Hun grote concurrenten : de PCC-wagens. Uiteindelijk zouden zij ook als eerste slachtoffers vallen bij de intrede van PCC-wagens in Antwerpen.

Eén tramrijtuig uit deze reeks, de "484" werd gelukkig gered door de Vereniging voor het Trammuseum. Het werd reeds meer dan eens tentoongesteld en het kwam zelfs al eens een keer uit Brussel terug naar Antwerpen om hier een volledige opknappbeurt te krijgen.

Deze tramwagens mochten zelfs een "wapenfeit" op hun actief schrijven : de "501" : "Ge weet dat Boduognat en zijn Nerviërs voor de Romeinen niet wilde wijken. Welnu, sinds 1861 zat Boduognat vredig en gerust op de Belgiëlei, maar voor ons ging hij uit de weg!"

Een duidelijk bewijs dat Antwerpse trams geschiedenis maken.



R. Van Acker.

Het rijtuig 484 waarvan sprake in het artikel staat momenteel in het museum van Woluwe.

Er gaan verschillende geruchten de ronde dat de 484 terug naar Antwerpen zou komen om te pronken in het museum van Edegem.

WATTMEN DEEL 2

Alvorens het rijtuig in gang te zetten bij middel van den grooten sleutel moeten al de freins losgedraaid zijn. De snelheid mag naar trapsgewijs gegeven worden met den sleutel voort te draaien kam voor kam en met eene voldoende tusschenruimte van tijd.

De sleutel moet juist op eiken kam geplaatst worden. Eer dat de groote sleutel van kam 4 op kam 5 mag gebracht worden, 't is te zeggen eer dat men van serie tot parallelle mag overgaan moet het rijtuig de geheele snelheid bekomen hebben welke zij in serie kan hebben. Het niet onderhouden van dit voorschrift heeft voor gevolg dat de verzamelaar (collecteur) geneerd wordt, dat de porte balais verbrand en de looden gesmolten worden.

Op de hellingen, alsook wanneer de sporen glibberig zijn, bij het aanleggen en aan eenen draai, moet de handeling vertraagd worden. De Wattman zal den stroom afsnijden met den sleutel snel en in eene enkele beweging terug te plaatsen op het uitgangspunt (point d'arrêt). De stroom moet in alle geval afgesneden worden :

- 1° Alvorens de frein te gebruiken ;
- 2° Alvorens onder de sectie-afsnijders (isolateurs de section) en voorbij de zijstraten te rijden;
- 3° Voordat men eenen draai inrijdt, alsook wanneer men over eene naald of kruislijn moet rijden.

Op dit voorschrift wordt dikwijls niet gelet. Het is nochtans van het grootste belang, wil men geene schade toebrengen aan de sporen of aan draden, en wil men ongevallen vermijden op de naalden wanneer men er langs de punt inrijdt. De controleurs en de Chefs-Wattman zullen zorgen dat dit voorschrift wel onderhouden worde.

- 4° Voor de aankomst aan eenen vasten stilstand of aan eenen stilstand op aanvraag om te kunnen ophouden zonder schokken.
- 5° Wanneer het rijtuig snelheid genoeg heeft om aan eenen stilstand te kunnen geraken of om eene afstand te doorloopen zonder stroom bij te zetten.
- 6° Wanneer de Wattman bemerkt dat er op het spoor of dicht bij het spoor een persoon of een voorwerp staat met dewelke hij in aanraking zou komen indien de persoon zich niet op tijd verwijderde of het voorwerp niet weggenomen wordt.

Zoo zal de Wattman ook handelen in volkrijke straten of wanneer hij tusschen veel volk door moet rijden : bij het uitgaan van scholen, kerken, schouwburgen; op markten, foren of bij andere feestelijkheden.

De Wattman moet zorgen ieder oogenblik meester van zijn rijtuig te zijn, daarom moet hij niet langer met stroom rijden dan hoogst noodzakelijk is, en niet den stroom afsnijden op het oogenblik dat hij begint te freinen om aan eenen stilstand te kunnen stoppen, de Wattman die op tijd den stroom afsnijdt spaart zich veel moeite en stort met alle gemak aan de stilstanden zonder daarmede tijd te verliezen.

DE STROOMBREKERS (INTERRUPTEURS)

Er zijn twee soorten van stroombrekers.

- 1° De stroombrekers der lijn
- 2° De stroombrekers der rijtuigen. Zij dienen om in geval van nood den stroom te verbreken en hem daarna te herstellen.

DE STROOMBREKERS VAN DE LIJN zijn gesloten in kastjes, vastgehecht aan palen der trolleys of tegen de gevels van de huizen op omtrent 500 meters afstand van elkander.

Om een deel der lijn af te scheiden moet men al de kastjes openen, die geplaatst zijn onmiddellijk voor of achter het punt dat men wil afzonderen; (zie bijzondere voorschriften in het aanhangsel).

Deze bewerking moet gebeuren als een trolley, een bescherm of telefoon-draad breekt, om alzoo electrieke schokken te vermijden indien een van de draden voorbijgangers moest raken.

Na herstelling van de lijn mogen de interrupteurs alleen door de werklieden gesloten worden, nooit door den Wattman of den Ontvanger, uitgenomen wanneer het hun bevolen wordt door de werklieden der lijn.

Op eene plaats waar zich stroombrekers bevinden moeten de rijtuigen voorbijrijden zonder stroom.

DE STROOMBREKERS DER RIJTUIGEN.

Er zijn drie soorten stroombrekers in de rijtuigen:

- 1° De stroombrekers van licht;
- 2° De automatieke (zelfwerkende) stroombrekers;
- 3° De bijzondere stroombrekers.

Zij zijn geplaatst in dozen tegen het bovendeck van het rijtuig, boven elke plate-forme.

DE STROOMBREKERS VAN LICHT.

Er zijn drie stroombrekers van licht die elk in verband staan met eene reeks lampen en waar van er twee dienen voor de motrice en een voor de aangehaakte rijtuigen.

DE AUTOMATIEKE ZELFWERKENDE STROOMBREKER.

Zooals de naam het zegt werkt de stroombreker van zelf, indien deze automatisch afslaat, moet men hem herstellen.

Indien hij geen stand houdt en zoo het licht uitgaat, moet de Wattman zijn voertuig terug brengen naar het depot door het te laten voortstooten of voorttrekken door een ander.

Indien integendeel het licht blijft branden, zal de Wattman trachten te weten, wat er aan het rijtuig ontbreekt; hij zal vooral onderzoeken of de achter- en de voorfreinen wel losgedraaid zijn, of de freinblokken niet tegen de wielen hangen; en trachten het rijtuig in gang te zetten door een der motoren afzonderlijk te gebruiken.

Indien hij niet gelukt zal hij de hulp vragen van een ander rijtuig om terug naar het depot te rijden. (zie bladz. 34).

DE BIJZONDERE STROOMBREKER.

Dient om de motoren af te zonderen en daarom zal de Wattman deze eerst openen, vooraleer hij hoogergeremd onderzoek doen zal. Gedurende den dag zal de Wattman voorzichtigheidshalve de trolley door den Ontvanger doen neerhalen alvorens den motor aan te raken, maar deze voorzorg is niet doelmatig wanneer het donker is want daardoor zou de Wattman ter zelfder tijd het licht uitdooven; wat het geval niet is, wanneer hij enkel den bijzonderen stroombreker opent.

De automatieke en de bijzondere stroombreker werken te gelijk (in reeks) zoodat men willekeurig den eenen of den anderen kan gebruiken volgens dat men ze onder de hand heeft.

DE FREINEN.

(Remtoestellen)

De Wattman mag met zijn rijtuig niet aanleggen zonder zich verzekerd te hebben of al de freinen goed werken; het is hem verboden een rijtuig in dienst te houden dat slecht freint (stopt); wanneer hij het bemerkt, zal hij het onmiddellijk moeten terugvoeren en intusschen zal hij den staat van den frein doen bestatigen en aantekenen door den Ontvanger van het rijtuig.

Indien de depot overste hem zou verplichten het rijtuig in dienst te houden, zal hij zijne bemerkingen doen opteekenen in een register daartoe bestemd. (zie bladz. 15 en 16).

De Wattman die deze voorschriften niet nauwkeurig navolgt, zal indien er een ongeval gebeurt, dat niet kunnen toeschrijven aan slechte werking van den frein, zoals het gewoonlijk gaat; hij zal streng gestraft worden omdat hij een rijtuig in dienst gehouden dat slecht freint (stopt) en daardoor de oorzaak is van het ongeval. Bij hervalling zal hij kunnen afgezet worden

GEBRUIK VAN DEN FREIN.

Nadat de Wattman, eerst en vóór alles, den stroom verbroken heeft, zal hij den volledige stilstand van het rijtuig kunnen bekomen.

1° Door de ratelrem (frein à raccagnac) ;

2° Door den electricke frein.

Indien deze freinen niet werken, of indien zij onvoldoende waren, zal de Wattman het, noodsein geven met de bel, die boven hem hangt, en dan zullen de ontvangers onmiddellijk de frein moeten dichtdraaien van het rijtuig, waarop zij dienst doen.

DE RATELREM (FREIN À RACCAGNAC)

Is de frein, waarvan de Wattman zich in de gewone omstandigheden zal moeten bedienen, op zulke wijze dat hij zich altijd meester gevoelt van zijn rijtuig.

Om het beste uitwerksel van dezen frein te bekomen moet de Wattman de handvat opvolgentlijk vooruitstooten naar den buitenkant van het rijtuig, en ze niet naar zich trekken, gelijk tramkoetsiers het plegen te doen. Op die manier zullen de wielen niet vast loopen, hetgeen men vermijden moet om te belletten dat ze schuiven bijzonderlijk als de sporen (riggels) vettig zijn. In dit geval zal men overhand moeten vast en losfreinen en de voorzorg nemen van op 2 of 3 meters voor den stilstand zand werpen.

DE ELEKTRIEKE FREIN.

Deze frein moet volstrekt gebruikt worden, wanneer de frein à raccagnac niet of slecht werkt en vooral in geval van nood (om b.v. een ongeval of eene botsing te vermijden).

Het is geraadzaam hem te gebruiken als men den viaduc afrijdt.

Ingeval van nood, zal de Wattman de electricke frein à raccagnac ter zelfder tijd moeten gebruiken om aldus een heel krachtig uitwerksel te bekomen.

Zonder noodzakelijkheid is het streng verboden hem onderweg te gebruiken.

DE ZANDBAKKEN.

(Les sablières)

De zandbakken dienen om zand op de sporen te werpen en aldus de freinen met meer zekerheid te doen werken. Het is voldoende de zavel in kleine hoeveelheid te laten vallen maar op zulke wijze dat hij op de sporen te komt een weinig voor het rijtuig stil houdt. Bijzonderlijk op de vettige rails zal dit grootendeels beletten dat de wielen zouden schuiven, en dit zal helpen om gemakkelijk in gang te geraken.

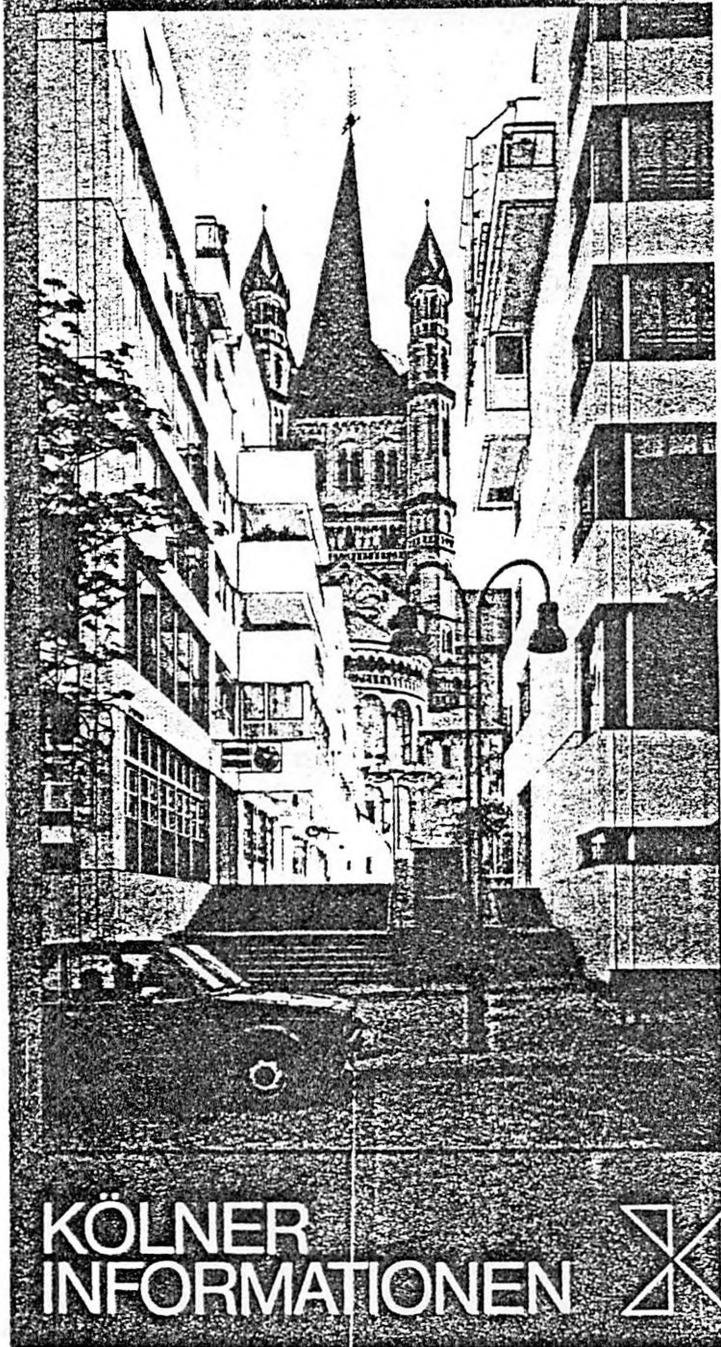
De hoeveelheid zand 's morgens bij het uitrijden gegeven moet voldoende zijn voor den geheelen dag, daar het zand slechts in onvoorziene gevallen moet gebruikt worden en niet voor de gewone stilstanden op de lijn.

Indien het nochtans zou voorvallen dat tengevolge van buitengewone omstandigheden het zand zou ontbreken, moet de Wattman minstens één uur op voorhand het dépot verwittigen opdat men zand kunne bezorgen.

Bij het overnemen der rijtuigen moet de Wattman aan den terminus der lijn den staat van den zandbak nazien.

Wordt vervolgd

KÖLN gestern-heute-morgen



KÖLNER
INFORMATIONEN



Het is dan zover, we gaan onze eerste buitenlandse uitstap doen, spijtig is de deelname beperkt tot 25 man, dus wilt ge mee dan niet te lang wachten met uw inschrijving.

De kosten tot deelname zijn 500Fr alles inbegrepen ook het middageten dat we gezamenlijk in de kantin zullen gebruiken.

Dagindeling.

Vertrekloods 3 hoboken om 6.30 u naar garage zurenborg waar men om 7 u vertrekt richting Keulen.

Om 10 u rondleiding in de stelplaatsen en ateliers.

Van 12 u tot 13.30 u eten.

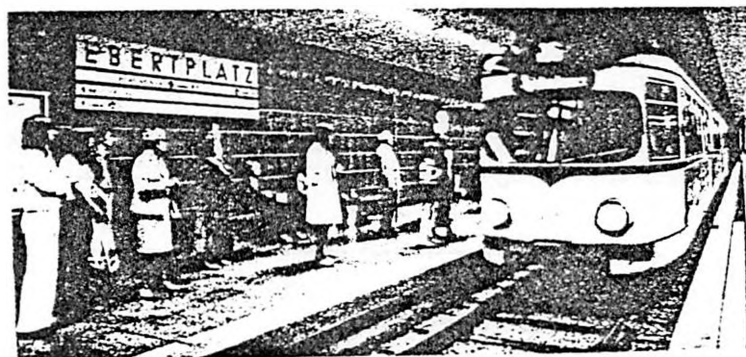
Dan kunnen de leden die het wensen een tramrit meedoen naar Bonn met de lijn 16, een rit van ongeveer 1.15 minuten.

We nemen dan de gelegenheid om in Bonn enkele foto's te nemen en we nemen dan lijn 18 om terug naar Keulen te rijden zodat we een andere weg hebben.

De andere leden kunnen de namiddag al winkelend doorbrengen.

Afreis in Keulen om 19.00 u.

Denk er aan als ge wilt winkelen dat men merken meeneemt.



INFORMATIE

DIA

Onze maandelijkse dia avond staat niet in een bijzonder teken.
Dat wil zeggen dat de Heer Maquet A, onze avond zal opvrolijken met losse dia's over verschillende steden.
De volgende avond is gepland op dinsdag 18 mei.
Voor deze gelegenheid zullen we proberen een film te verkrijgen.

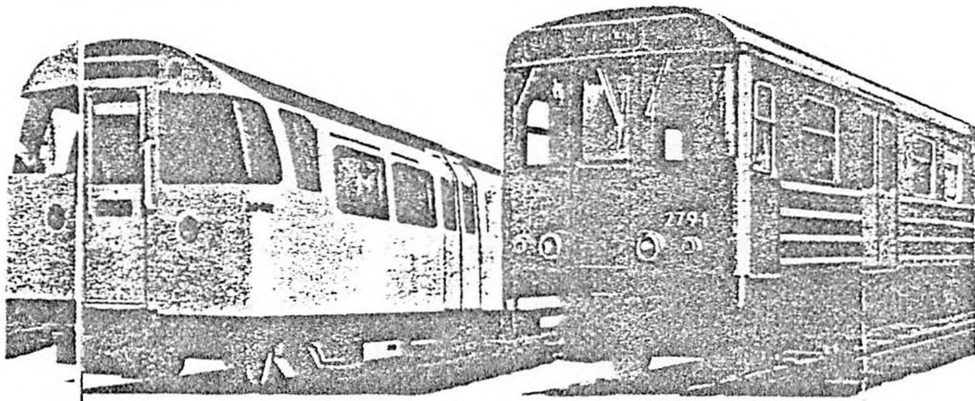
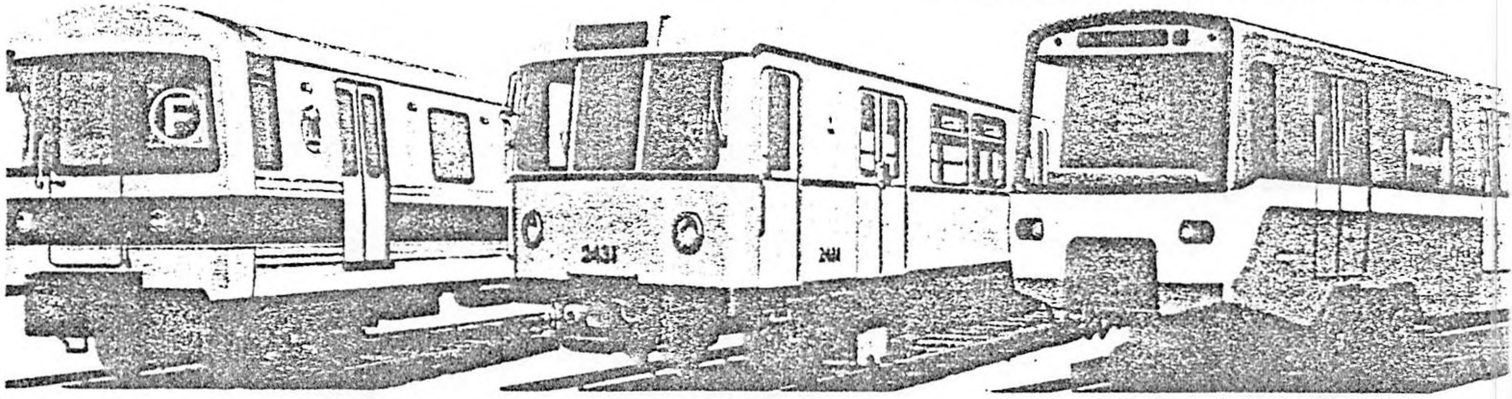
MODELBOUWERS

We houden eraan om onze modelbouwers niet te vergeten die jongens die zich bezighouden met op schaal onze en buitenlandse trams na te bouwen.
Op uitzondering van de boerentram is er weinig of niets te bekennen in de winkels.
Er zijn wel enkele buitenlandse modellen te bekomen, vooral Duitse.
Er is een probleem dat er in bestaat dat er op de redactie geen enkel kopij beschikbaar is.
Dus vrienden help de redactie en uw medeleden door kopij en idee's binnen te sturen naar de redactie.

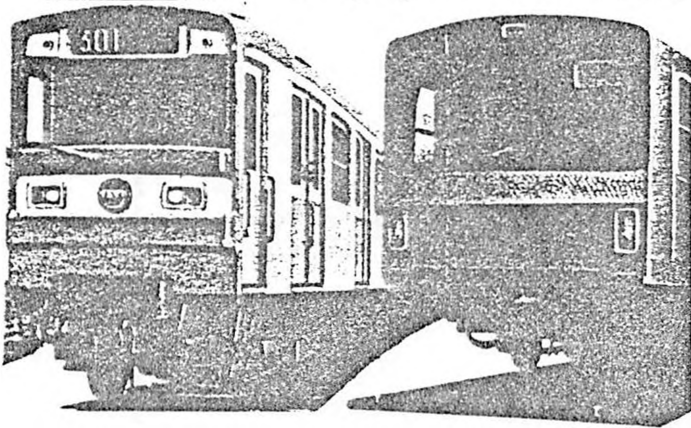
BOEKEN

We zullen ook een poging doen om in ons volgend nummer enkele gegevens te bekomen in verband met de boeken die er momenteel te bekomen zijn in het Antwerpse of rechtstreeks in het buitenland, zo mogelijk met prijsopgave.

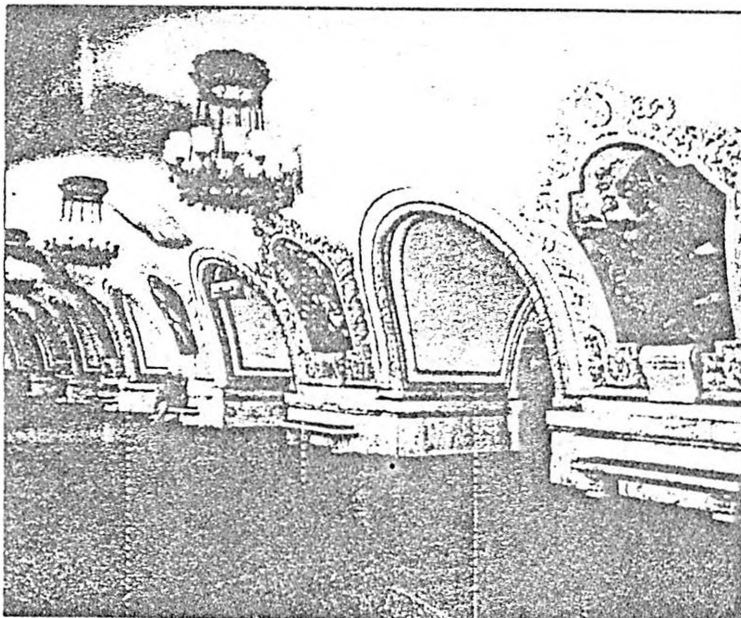
WERELDNIEUWS



- 1° New York
 - 2° Berlijn
 - 3° Montreal
 - 4° Londen
 - 5° Stockholm
 - 6° Parijs
 - 7° Amstardam
- Metro stellen

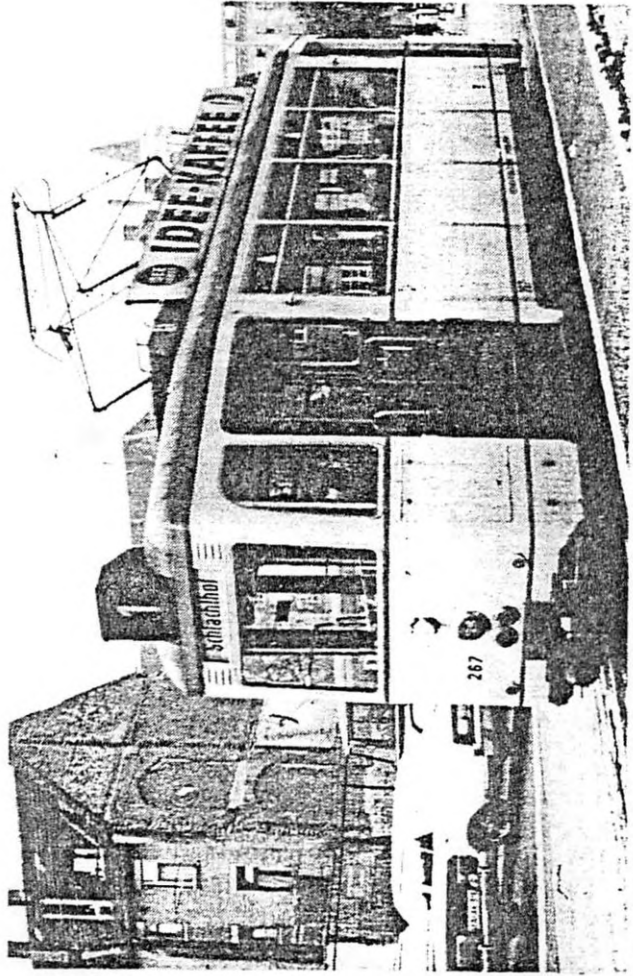


Links onder pracht en praal
in de stalin periode in een
metro station van Moskou.
Rechts onder overdrukke
metro stellen in de wereld-
stad Tokio.

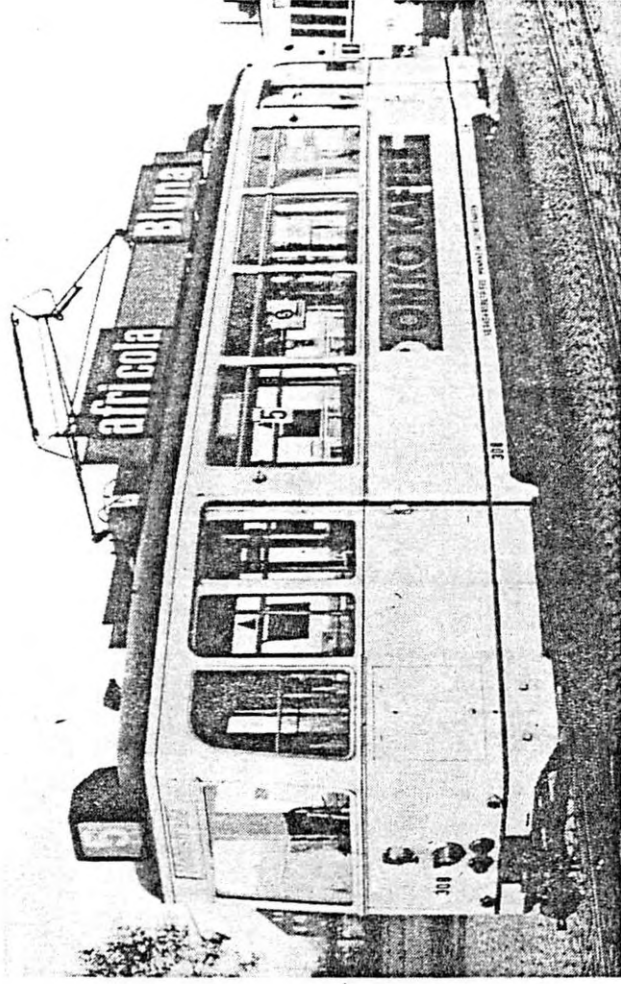




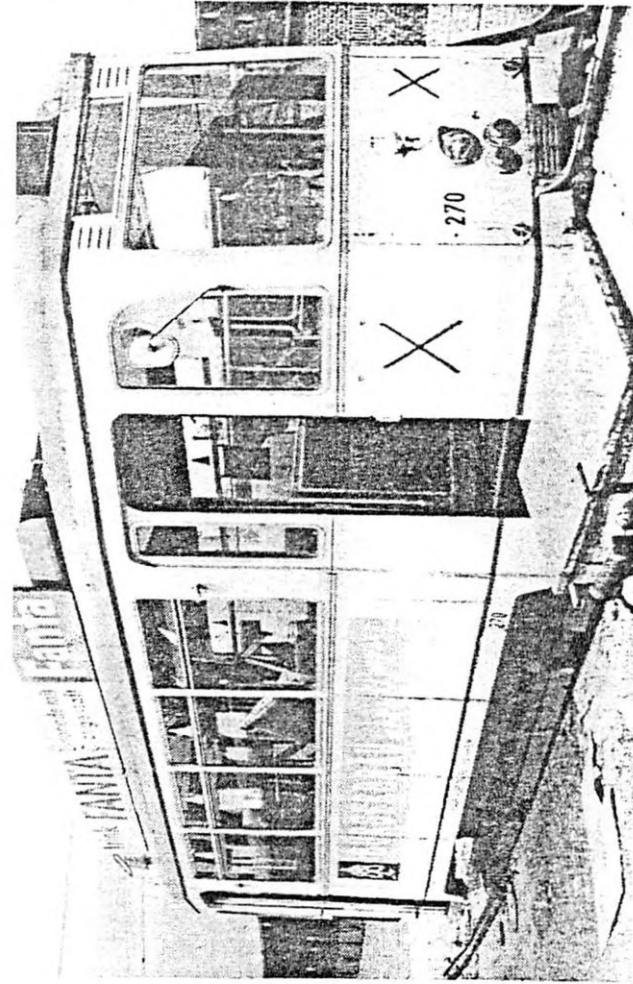
Tw 299 an der alten Est "Rheingönheim"



Tw 267 II an der prov. Est "Rheinstraße", 1970



Tw 308 III im Bf Augartenstraße, ca. 1955



Tw 270 II im Bf Collinstraße, ca. 1968